



**MOTOCICLO**

**B 300**

**EXTRA**



MOTOCICLO "B 300,, Extra

# Istruzioni per l'uso e la manutenzione

**MOTO GILERA S. p. A.**

Stabilimento e Amministrazione: **ARCORE** (Milano)

telefoni **64.020 - 64.044 - 64.096**  
**64.098** (Vimercate)

Direzione Commerciale: **MILANO - Piazza Lega Lombarda, 1**  
telefoni: **335.284 - 339.978**

[www.gilera.it](http://www.gilera.it)

## **A V V E R T E N Z E**

L'osservanza delle norme contenute nel presente manuale consente di usare il motociclo « B.300 » nelle migliori condizioni e di evitare gli inconvenienti provocati dall'incuria o dalla cattiva manutenzione.

Per le operazioni di controllo periodico e per le revisioni si consiglia di rivolgersi esclusivamente ai nostri concessionari o ad officine autorizzate che garantiscono un lavoro razionale, sollecito ed economico.

Per gli eventuali ricambi chiedere ed esigere unicamente pezzi originali « Gilera ».

**Gomme PIRELLI**

**Olio AGIP BP  
Energol**

**Supercortemaggiore**

[www.rpw.it](http://www.rpw.it)

# INDICE

## **Motociclo B 300 Extra**

Disposizione comandi . . . . .	Pag. 10
Dati per l'identificazione . . . . .	» 12
Caratteristiche generali . . . . .	» 14
Descrizione . . . . .	» 16
Norme per l'uso . . . . .	» 25
Norme per la manutenzione . . . . .	» 29
Inconvenienti e rimedi relativi . . . . .	» 40
Garanzia . . . . .	» 43
Responsabilità . . . . .	» 44



Motociclo B. 300 Extra

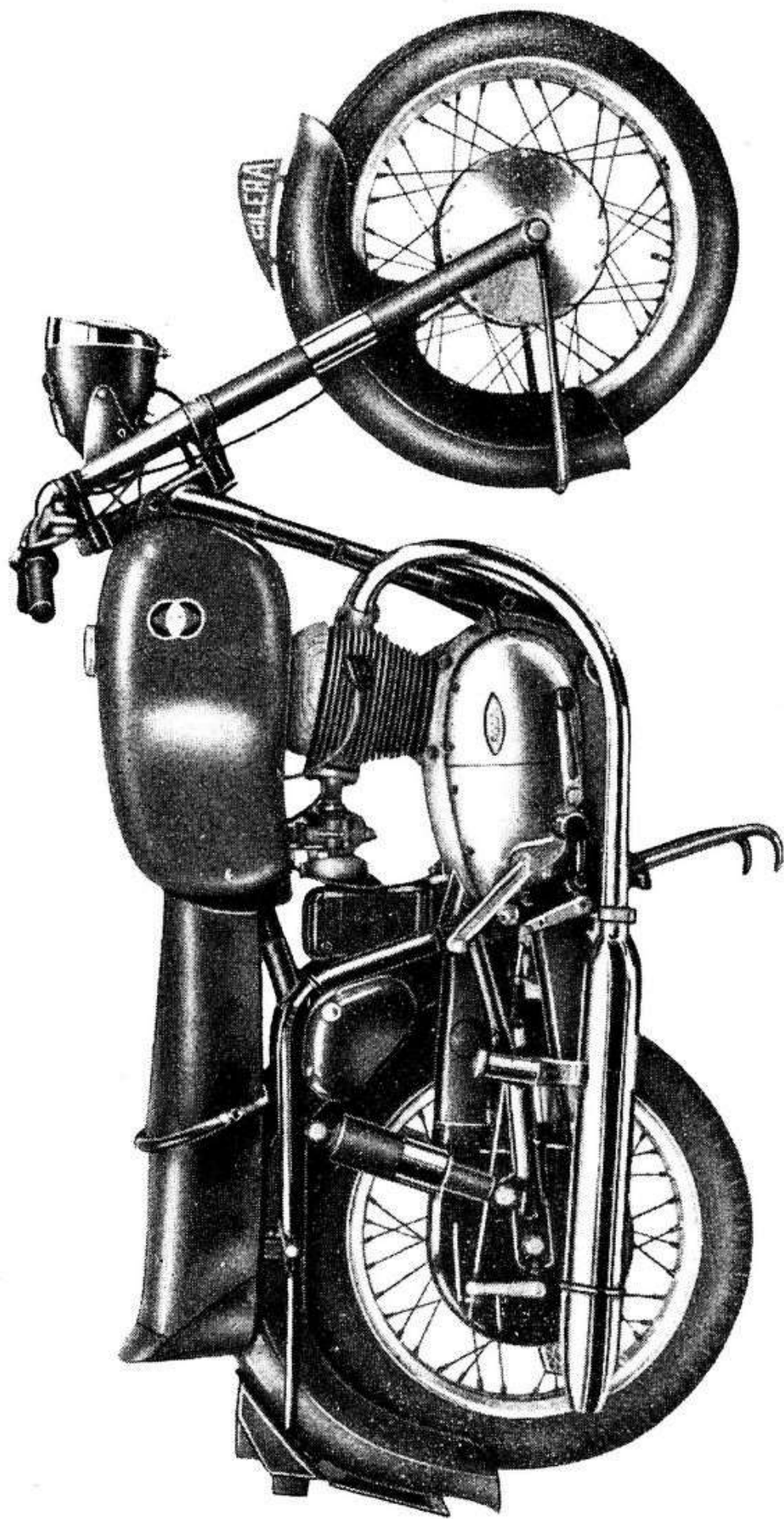


Fig. 1 - Motociclo B. 300 Extra (lato destro)



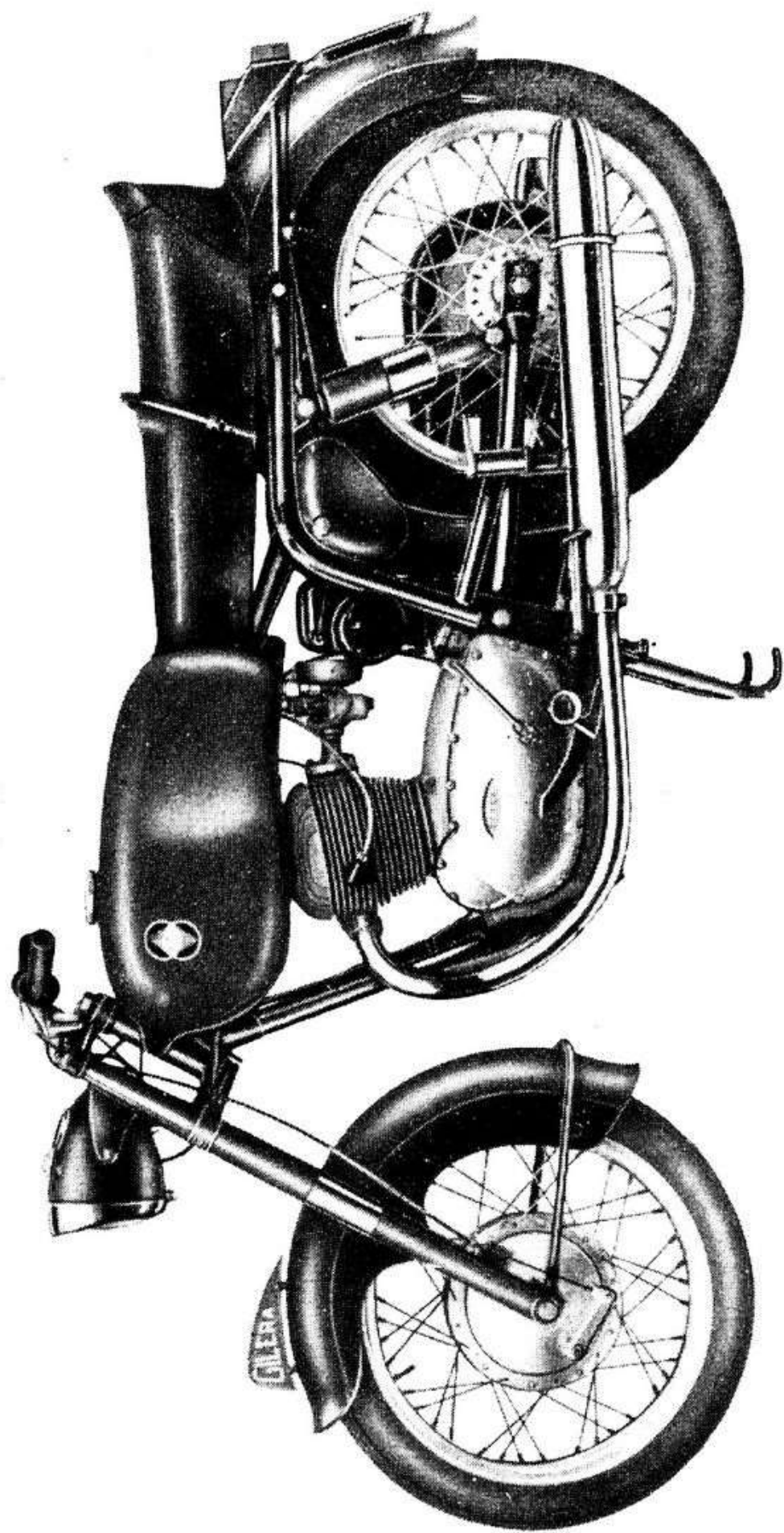


Fig. 2 - Motociclo B. 300 Extra (lato sinistro)

## **DISPOSIZIONE COMANDI**

(vedi fig. 3)

- 1** Deviatore di emergenza.
- 2** Leva comando frizione.
- 3** Pulsante avvisatore elettrico.
- 4** Deviatore luce abbagliante-antiabbagliante.
- 5** Pedale comando freno posteriore.
- 6** Chiavetta interruttore circuito elettrico.
- 7** Leva comando freno anteriore.
- 8** Manopola comando gas.
- 9** Leva comando cambio.
- 10** Pedale messa in moto.

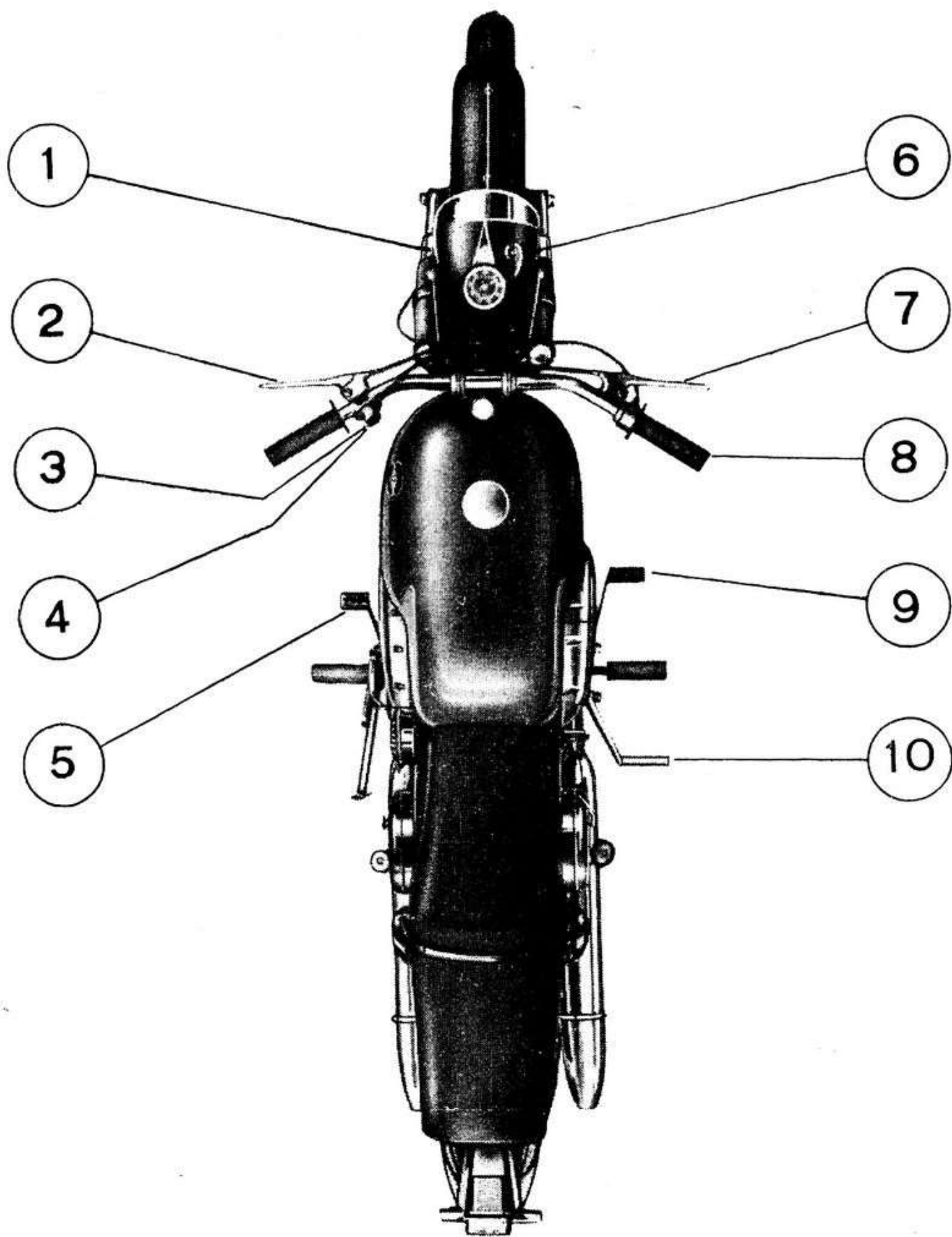


Fig. 3 - MOTOCICLO B. 300 Extra  
(Pianta con indicazioni dei comandi)

## **DATI PER L'IDENTIFICAZIONE**

*(vedi fig. 4 e 5)*

Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso, sia sul telaio che sul motore, nelle posizioni sottoindicate:

### **Per il telaio:**

sul tubo laterale destro (vedi fig. n. 4).

### **Per il motore:**

sul carter, a destra, nell'apposita basetta, in prossimità della base appoggio cilindro (vedi fig. n. 5).

Questo numero serve per l'identificazione del veicolo agli effetti di legge ed è riportato sul certificato d'origine del veicolo stesso.

Esso deve essere sempre indicato nelle richieste delle parti di ricambio.

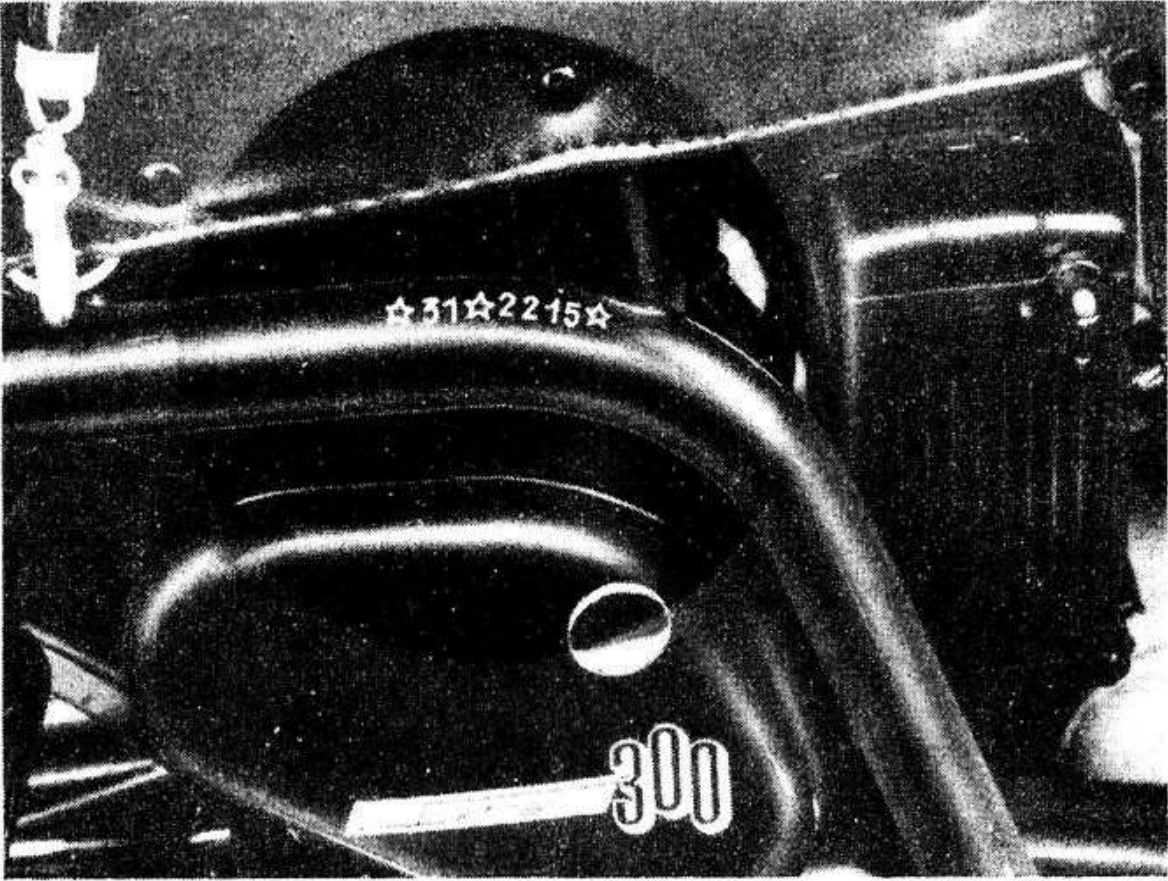


Fig. 4

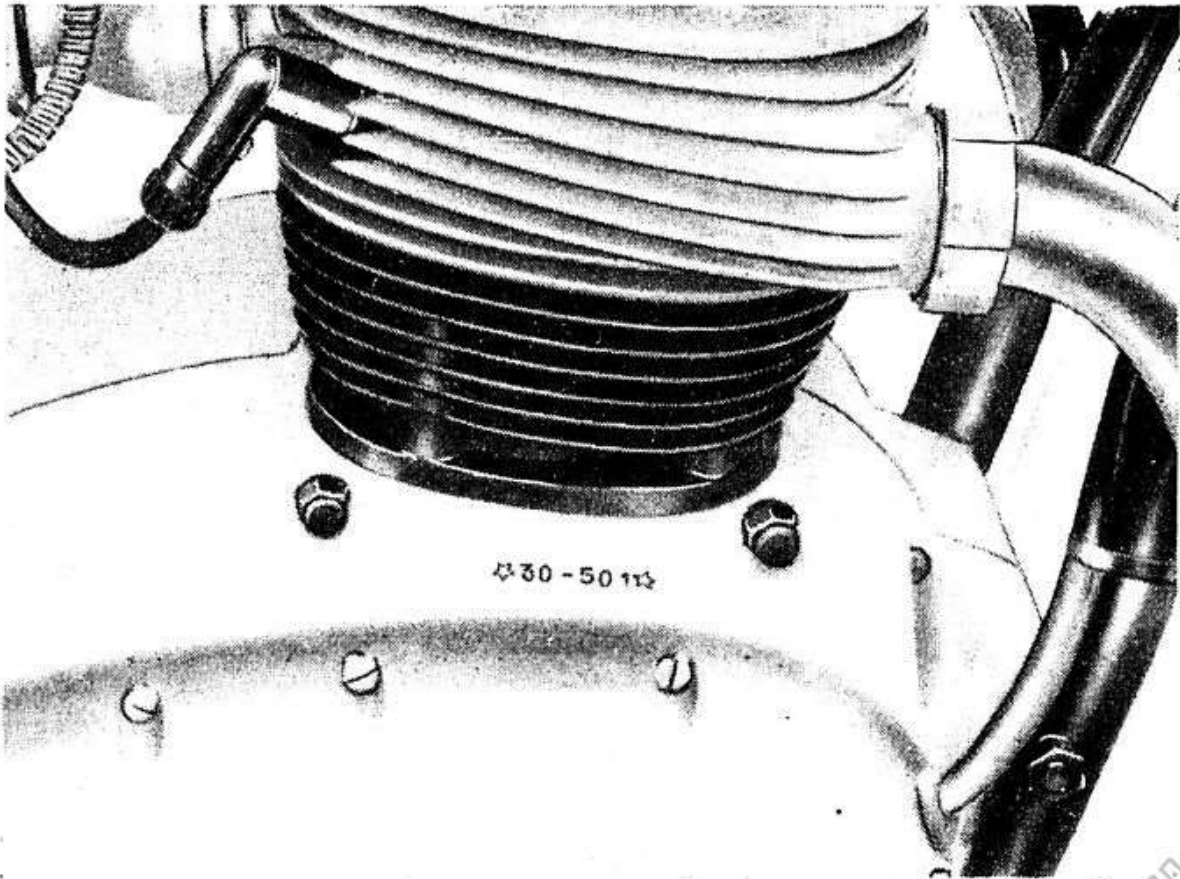


Fig. 5

## **CARATTERISTICHE GENERALI**

### **MOTORE**

A scoppio, a 4 tempi, bicilindrico con valvole in testa comandate da aste a bilancieri.

Accensione a batteria con spinterogeno.

Alimentazione a benzina.

Lubrificazione forzata.

Raffreddamento ad aria naturale.

Cambio in blocco a 4 rapporti con selettore comandato a pedale.

Frizione a dischi multipli.

Trasmissione motore-ruota a catena.

### **VEICOLO**

Telaio in tubi di acciaio.

Sospensione anteriore telescopica.

Sospensione posteriore a forcella oscillante con ammortizzatori idraulici.

Ruote a raggi tangenti con freni ad espansione.

Impianto illuminazione e segnalazione completo di faro anteriore a 3 luci, fanalino posteriore e tromba elettrica.

## PRESTAZIONI

Velocità max.: 125 Km/h.

Consumo carburante (secondo norme C.U.N.A.): litri 3,25 per 100 Km.

Pendenza max. superabile: 38 %.

Autonomia: 585 Km.

Le prestazioni sopraindicate s'intendono con veicolo in assetto di marcia montato dal solo conduttore; su strade in buone condizioni.

## INGOMBRI E PESI

Passo . . . . .	m.	1,335
Lunghezza max. . . . .	»	2,010
Larghezza max. . . . .	»	0,60
Altezza minima motore da terra . . . . .	»	0,160
Peso motociclo in assetto di marcia . . . . .	Kg.	150

## RIFORMIMENTI

Benzina: capacità serbatoio litri 19.

Olio: capacità coppa motore Kg. 2.

## DESCRIZIONE

### MOTORE

Tipo B 300, 4 tempi.

Numero dei cilindri	. . . . .	2 (affiancati)
Alesaggio	. . . . .	mm. 60
Corsa	. . . . .	mm. 54
Cilindrata unitaria	. . . . .	cmc. 152
Cilindrata totale	. . . . .	cmc. 304
Rapporto di compressione	. . . . .	6,5 : 1
Potenza massima	. . . . .	CV 15
Regime di potenza max.	. . . . .	6000 g/1'
Regime di coppia max.	. . . . .	4500 g/1'
Diametro utile delle valvole	{	scarico mm. 24
		aspirazione mm. 22,5

Cilindro: in ghisa.

Testa cilindro: in lega alluminio con guidavalvole e sedi valvole riportate.

#### **Distribuzione** (vedi fig. 6)

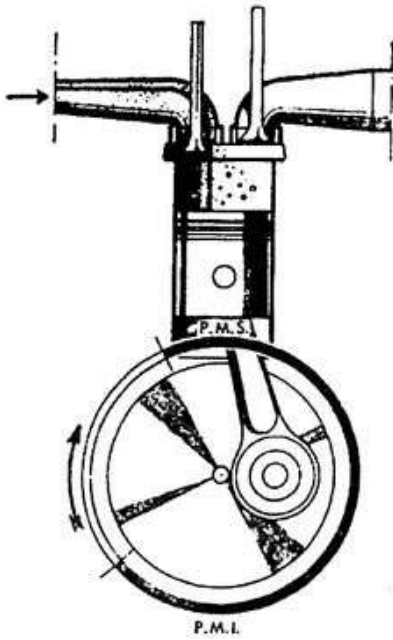
A valvole in testa, parallele, comandate da aste e bilancieri.

L'albero a camme porta calettato l'ingranaggio di comando e riceve il moto direttamente dal pignone calettato sull'asse motore.

L'albero della distribuzione comanda le aste tramite punterie a piattello.

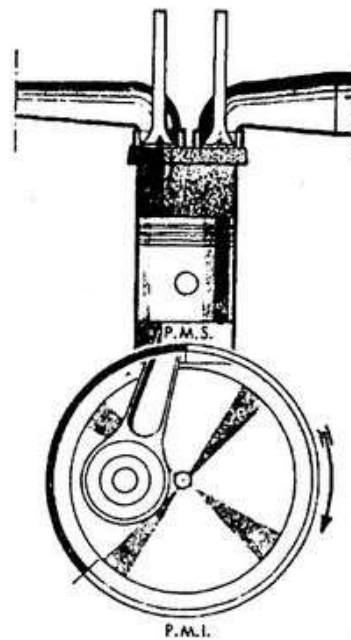


## DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE



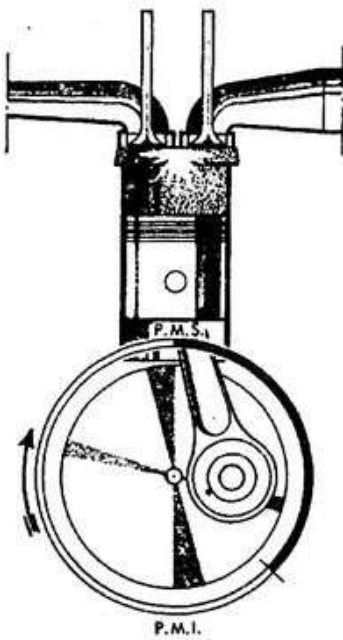
### Aspirazione

apre 25° prima PMS  
chiude 50° dopo PMI



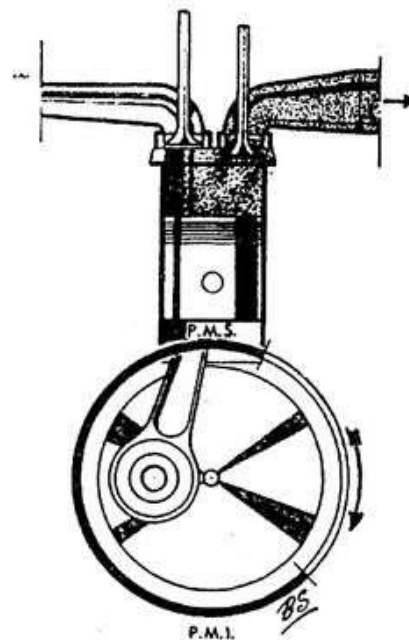
### Compressione

Le valvole sono  
chiusi



### Scoppio

Le valvole sono  
chiusi



### Scarico

apre 50° prima PMI  
chiude 25° dopo PMS

Fig. 6

i dati della distribuzione sono i seguenti:

Aspirazione:

inizio: 25° prima del P.M.S.

fine: 50° dopo il P.M.I.

Scarico:

inizio: 50° prima del P.M.I.

fine: 25° dopo il P.M.S.

I dati suddetti si controllano con un gioco di mm. 0,3 tra valvole e bilancieri.

Gioco normale tra bilancieri e valvole a motore freddo:

aspirazione: mm. 0,1

scarico: mm. 0,15.

## **Alimentazione**

Il carburatore, unico per i due cilindri, è alimentato per gravità dal serbatoio soprastante.

Tipo e regolazione del carburatore:

Dell'Orto MB 20 B

Diffusore  $\varnothing$  mm. 20

Getto: max.: 90 ÷ 95.

Getto min.: 45

Spillo E 10 alla 2<sup>a</sup> tacca

Valvola 50

Polverizzatore 255 B

Filtro F 8/3

Vite aria min. aperta 1 giro.

## Accensione

Accensione a batteria con:

**1** Ruttore doppio ad anticipo automatico calettato sull'albero della distribuzione.

L'anticipo fisso può essere regolato grazie a due feritoie circolari ricavate sulla piastra porta-ruttore tra le quali passano le viti di fissaggio C (vedi fig. 13), che, una volta allentate, permettono la rotazione del complesso portato dalla piastra.

Anticipo fisso:  $6^{\circ}$  dal P.M.S.

Anticipo automatico:  $50^{\circ}$ .

**2** Bobine di accensione collocate sotto al tubo supericre telaio entro il vano del serbatoio.

**3** Condensatori fissati, con vite al carter, sopra la dinamo.

**4** Deviatore di emergenza per alimentazione bobina incorporato nel faro. (Questo dispositivo consente l'avviamento del motore anche con batteria scarica o addirittura mancante).

**5** Candela Marelli CW 260 A o similari a filetto lungo. Diametro e passo filettatura:  $14 \times 1,25$ .

Le lettere « S » e « D » incise sulla piastra sostegno del ruttore, a fianco dei martelletti, indicano rispettivamente il cilindro Sinistro e Destro al quale gli stessi corrispondono.

Anche i cappucci di contatto per le candele portano la distinzione « Sinistro » e « Destro ».

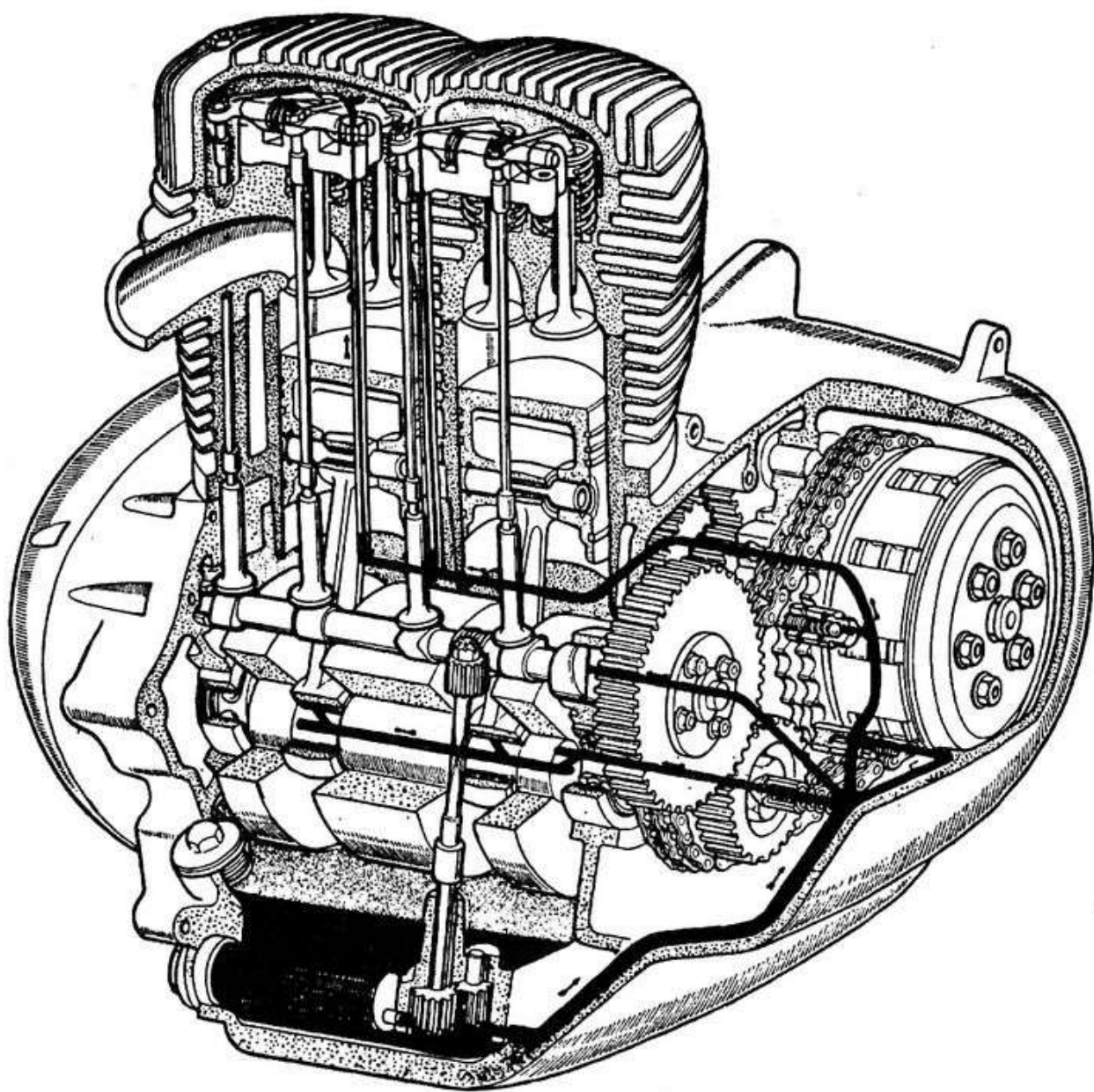


Fig. 7 - Schema lubrificazione

## **Lubrificazione** (vedi fig. 7)

A circolazione forzata all'asse motore, all'asse a camme, ai bilancieri e, con getto continuo, alla catena trasmissione primaria. La pompa è del tipo ad ingranaggi, prende il movimento dalla vite senza fine sull'asse a camme e pesca olio dal filtro smontabile posto nel carter.

Le altre parti sono lubrificate dalle proiezioni di olio provocate dagli organi in movimento.

## **Raffreddamento**

Ad aria, grazie ad una adeguata alettatura sui cilindri, teste e coperti bilancieri.

## **Trasmissione**

La trasmissione primaria (motore-cambio) avviene a mezzo di una catena doppia ( $5/8'' \times 5$ ) posta sotto il coperchio sinistro.

Rapporto di trasmissione:  $1 : 1,95$  ( $39/20$ ).

La trasmissione secondaria (cambio-ruota) è a catena ( $5/8'' \times 1/4''$ ) con giunto elastico posto tra tamburo freno e mozzo ruota.

Rapporto di trasmissione:  $1 : 3,2857$  ( $46/14$ ).

## **Cambio di velocità**

A quattro rapporti, con ingranaggi sempre in presa. L'innesto delle marce è comandato da selettore a pedale.

1 <sup>a</sup> velocità	.	.	.	$1 : 2,60$ ( $28/19 \times 30/17$ )
2 <sup>a</sup> velocità	.	.	.	$1 : 1,67$ ( $28/19 \times 25/22$ )
3 <sup>a</sup> velocità	.	.	.	$1 : 1,29$ ( $28/19 \times 22/25$ )
4 <sup>a</sup> velocità	.	.	.	$1 : 1$

Rapporti totali motore-ruota:

1 <sup>a</sup> velocità . . .	1 : 16,658 (1,95 x 2,6 x 3,2857)
2 <sup>a</sup> velocità . . .	1 : 10,700 (1,95 x 1,67 x 3,2857)
3 <sup>a</sup> velocità . . .	1 : 8,265 (1,95 x 1,29 x 3,2857)
4 <sup>a</sup> velocità . . .	1 : 6,407 (1,95 x 1 x 3,2857)

### **Frizione**

A dischi multipli; i condotti sono cinque, in acciaio, i conduttori sono quattro, in acciaio, rivestiti di materiale di attrito speciale efficiente anche in presenza d'olio.

## **VEICOLO**

### **Telaio**

In tubi di acciaio trafilati a freddo uniti mediante saldatura elettrica ed autogena a seconda delle esigenze.

### **Sospensione anteriore**

A forcella telescopica con tamponamento idraulico di fine corsa.

### **Sospensione posteriore**

Del tipo a forcella oscillante con molle cilindriche agenti in compressione ed ammortizzatori idraulici incorporati.

### **Freni**

Freni sulle due ruote del tipo a ganaschia ad espansione agenti su diametro di mm. 185 l'anteriore e di mm. 150 il posteriore.

### **Ruote**

Del tipo a raggi tangenti con cerchi in lega leggera da 18" x 2,5.

## **Pneumatici**

Anteriore 3,00" x 18" rigato; posteriore 3,25 x 18" scolpito.

Pressione di gonfiaggio:

anteriore . . . . .	Kg/cm <sup>2</sup>	1,5
posteriore . . . . .	»	1,75

## **Sella**

Tipo biposto.

## **IMPIANTO ELETTRICO**

*(vedi fig. 8)*

L'impianto elettrico è composto da:

1. Dinamo da 45 W - 6 V del tipo cosiddetto « volano » essendo il rotore calettato sull'asse motore mentre lo statore è fissato al carter con due prigionieri: il centraggio è assicurato da apposito alloggiamento.
2. Batteria. Capacità 7 A/h - 6 V.
3. Apparati di illuminazione e segnalazione:
  - a) faro anteriore  $\varnothing$  130 a tre luci (città, campagna, anabbagliante) completo di:
    - n. 1 lampada luce campagna 25/25 W - 6 V
    - n. 1 lampada città 3 W - 6 V
    - n. 1 lampada spia 3 W - 6 V
    - n. 2 valvole fusibili
    - n. 1 chiavetta asportabile per interruttore circuito accensione - deviatore luci

- n. 1 deviatore emergenza
- n. 1 contachilometri incorporato;
- b) tromba elettrica 6 V;
- c) Fanalino posteriore con catarifrangente completo di n. 2 lampade: 10 W - 6 V per indicazione d'arresto; 5 W - 6 V per luce targa e posizione.
- d) deviatore luce anabbagliante con pulsante tromba applicato a sinistra sul manubrio.

La chiavetta di comando sul faro può assumere 5 posizioni:

una centrale: circuito aperto;

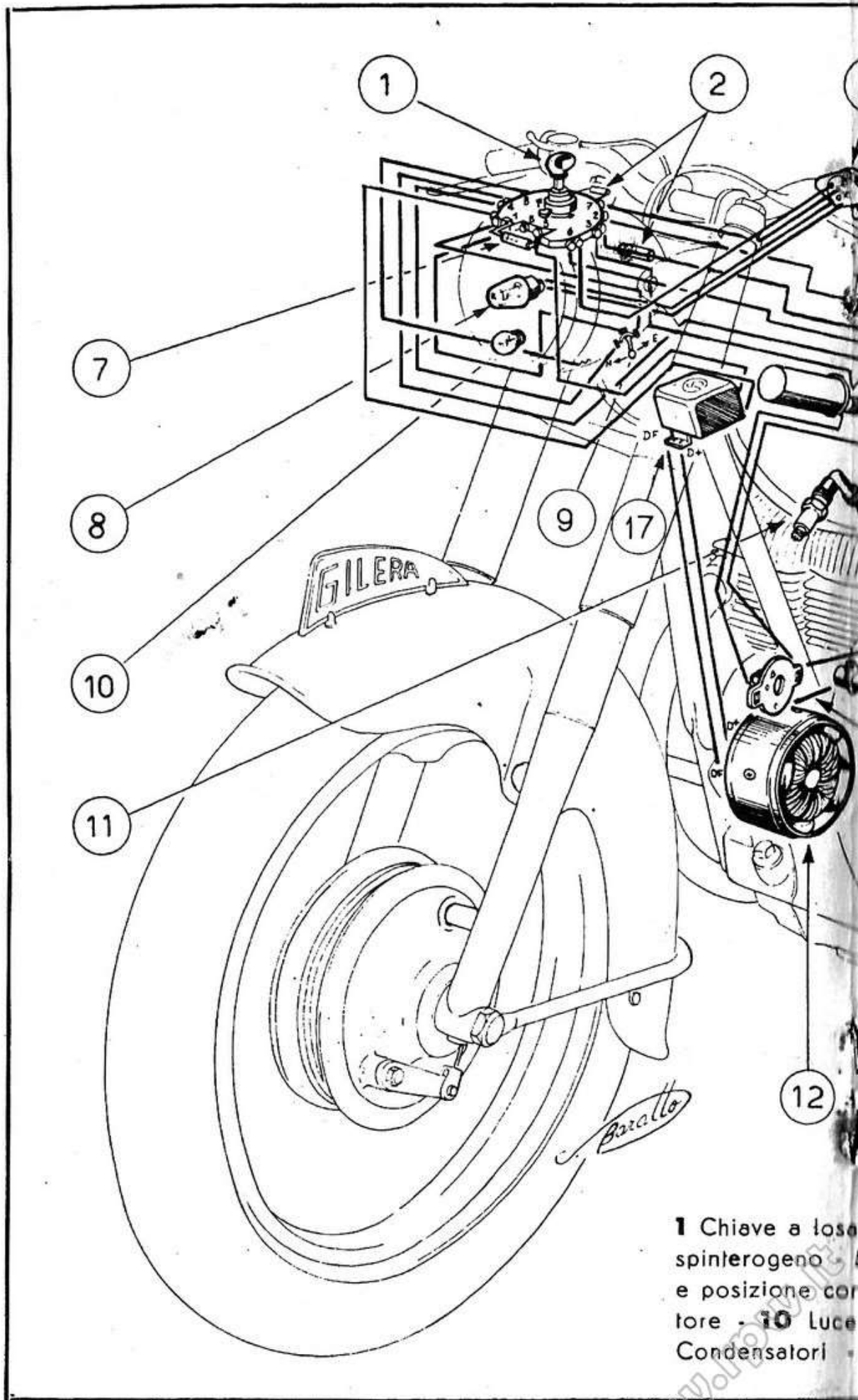
una a sinistra: luci di posizione, chiave asportabile;

tre a destra, chiave non asportabile:

- 1<sup>a</sup> - Accensione motore
- 2<sup>a</sup> - Luce città
- 3<sup>a</sup> - Luce campagna.







**1** Chiave a losa  
 spinterogeno  
 e posizione cor  
 tore - **10** Luce  
 Condensatori

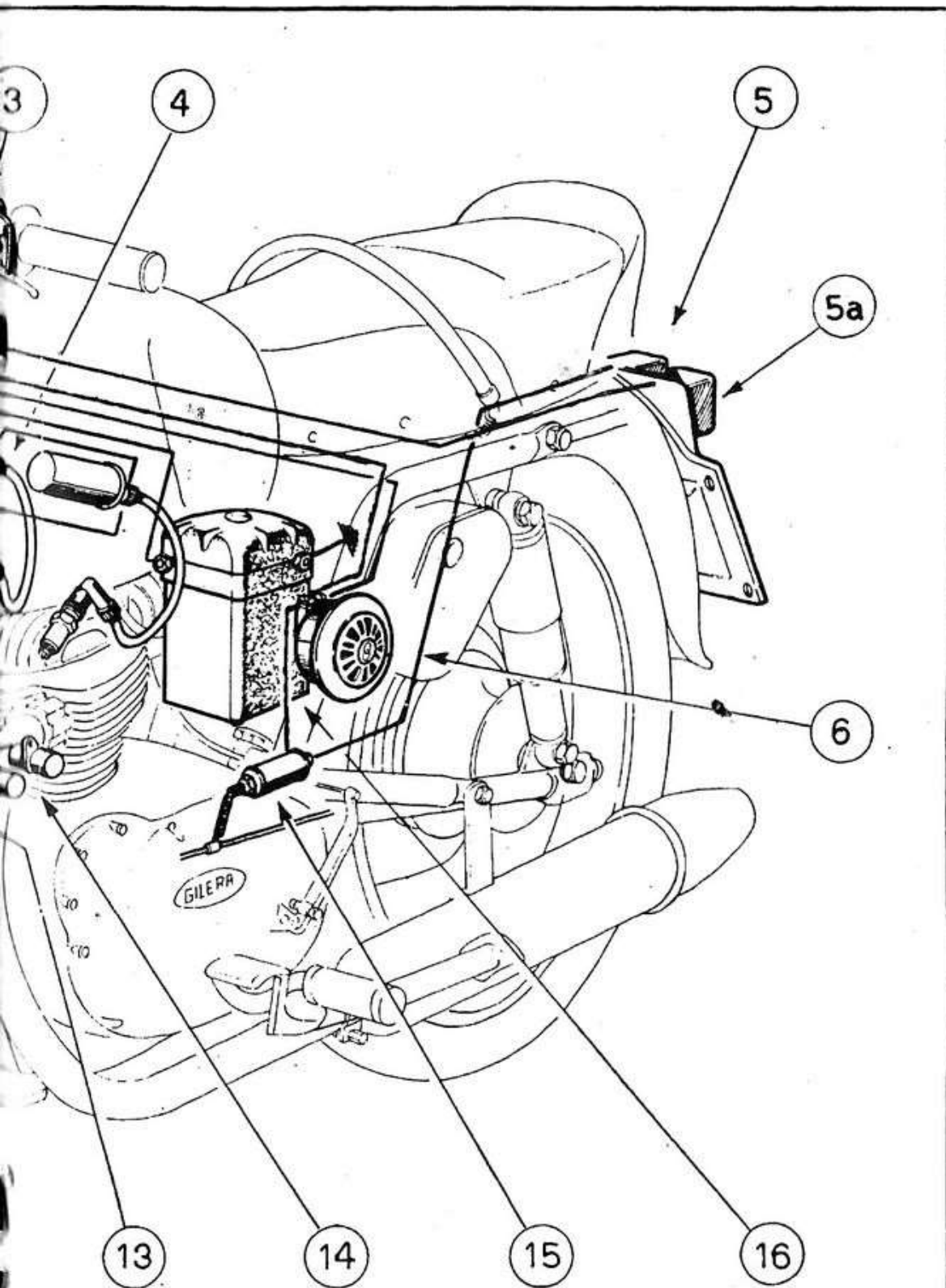


Fig. 8 - IMPIANTO ELETTRICO B. 300

1 - Fanalino - 2 Fusibili - 3 Deviatore luce e pulsante tromba - 4 Bobine  
 5 Fanalino indicatore d'arresto - 5a Fanalino illuminazione targa  
 catadiottero - 6 Tromba - 7 Spia - 8 Luce viaggic - 9 Devia-  
 di posizione - 11 Candele - 12 Dinamo - 13 Ruttore - 14  
 15 Interruttore Stop - 16 Batteria - 17 Regolatore.



## NORME PER L'USO

### Accertarsi:

- 1° che nel serbatoio vi sia benzina;
- 2° che l'olio sia al giusto livello e cioè arrivi al bocchettone di riempimento;
- 3° che dopo aver aperto uno dei rubinetti sotto al serbatoio, la benzina arrivi al carburatore premendo il pulsante posto sul coperchio della vaschetta (cicchetto).  
(Uno dei rubinetti sotto il serbatoio va tenuto chiuso onde poter usufruire eventualmente di una riserva carburante);
- 4° che il deviatore di emergenza sia orientato verso la scritta « batteria ». In tale posizione se la batteria è efficiente, dopo aver inserito la chiavetta deve accendersi la spia rossa di carica batteria. Detta spia deve spegnersi non appena il motore supera il regime per cui la dinamo inizia ad erogare corrente;
- 5° che il cambio sia in posizione di folle.

### Messa in moto

Inserire a fondo la chiavetta 1 sul faro, ruotandola nella 1<sup>a</sup> posizione, a destra. Tirare tutto in avanti il manettino dell'aria sul manubrio a destra; ruotare per circa  $\frac{1}{8}$  della sua corsa totale il comando del gas indi premere energicamente con il piede il pedale di avviamento. Se il motore non si avvia ripetere la suddetta manovra facendo ruotare più o meno il comando del gas.

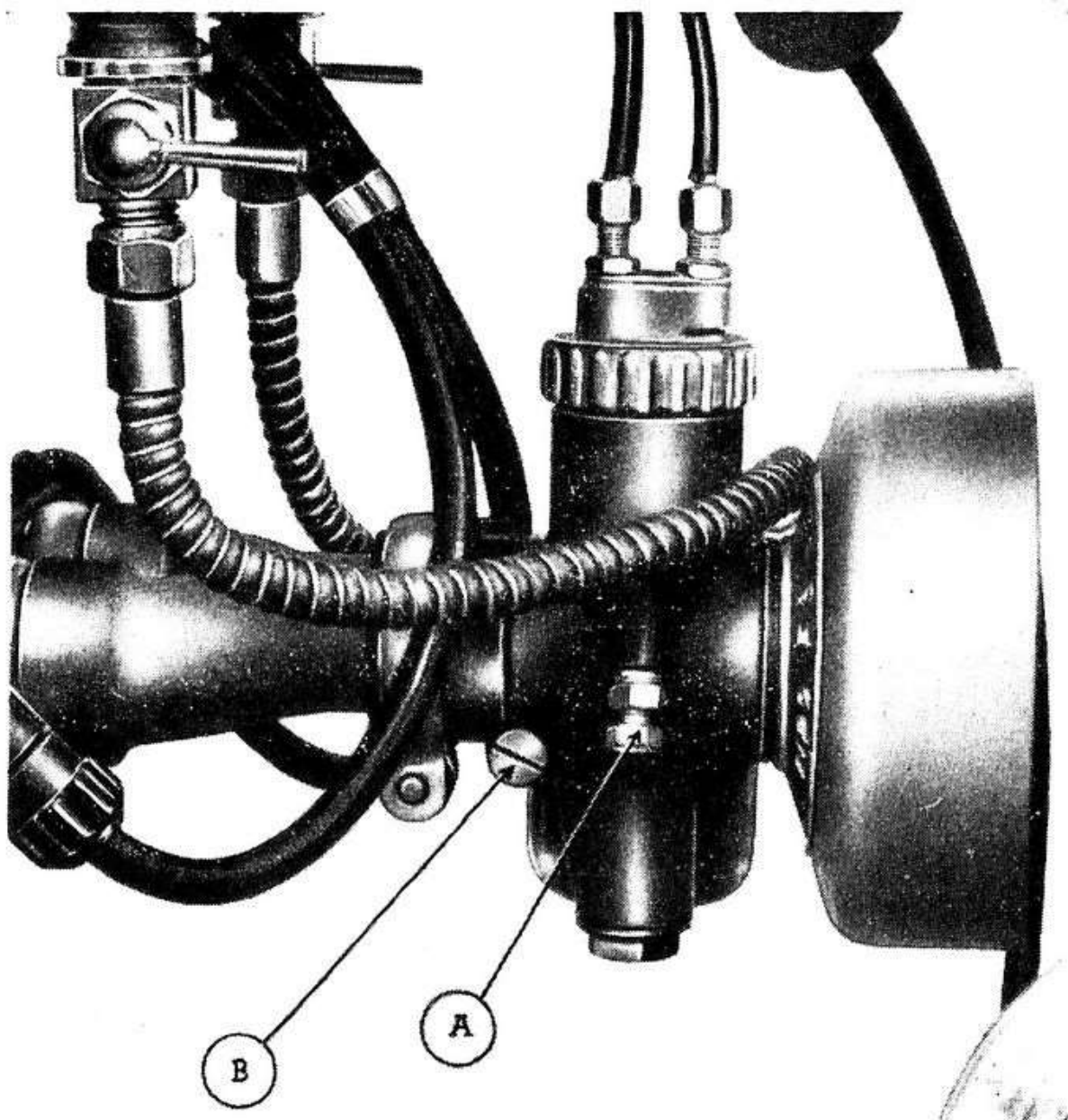


Fig. 9

Evitare di accelerare subito il motore, specie se questi è freddo, onde dar tempo all'olio di entrare completamente in circolazione.

### **Avviamento e marcia**

Messo in moto il motore come sopra descritto e spinto all'indietro il manettino dell'aria, si avvia il motociclo nel

modo seguente: Tirare a fondo la leva della frizione e tirare in alto la leva del cambio innestando così la prima marcia.

Accelerare progressivamente il motore rilassando gradatamente la leva della frizione onde ottenere una partenza dolce.

Raggiunta la velocità di circa 30 Km/h chiudere rapidamente il gas, tirare la leva della frizione ed innestare la seconda marcia spingendo in basso il pedale del cambio; abbandonare la leva della frizione accelerando nel contempo il motore.

Raggiunta la velocità di circa 45 Km/h innestare la terza marcia ripetendo le operazioni descritte per l'innesto della seconda marcia, indi raggiunta la velocità di circa 60 Km/h innestare la quarta marcia come già descritto.

Per passare dalle velocità superiori a quelle inferiori si proceda nel modo seguente: chiudere il gas, tirare la leva della frizione, accelerare rapidamente il motore per un istante in modo da permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, tirare verso l'alto la leva comando cambio indi allentare la leva della frizione ed accelerare come già descritto.

### **Avvertenza importante**

Quando la macchina è nuova, onde permettere un graduale assestamento degli organi si raccomanda di effettuare un periodo di rodaggio come sottoindicato.

Per i primi 1000 Km. non superare le seguenti velocità:

In 1 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	29 Km/h
In 2 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	45 »
In 3 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	59 »
In 4 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	75 »

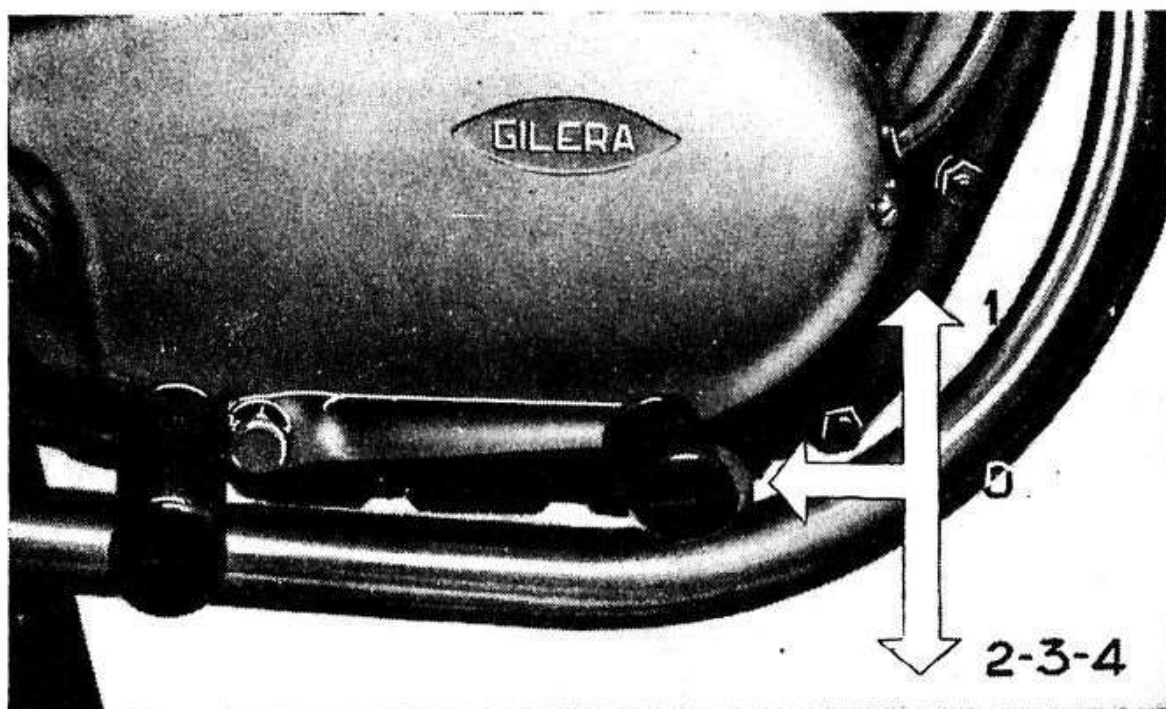


Fig. 10

Dai 1000 ai 3000 Km. aumentare gradualmente i limiti sopraindicati sino a raggiungere (fine rodaggio) i seguenti:

In 1 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	42 Km/h
In 2 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	66 »
In 3 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	85 »
In 4 <sup>a</sup> velocità	. . . . .	110 »

Si raccomanda inoltre di marciare con una certa regolarità evitando strappi e brusche frenate. Così facendo oltre a preservare gli organi della macchina si realizza un'economia nel consumo di carburante e lubrificante. Si tenga sempre presente che marciando con andatura costante si realizzano le medie migliori.



## NORME PER LA MANUTENZIONE

La perfetta efficienza e la durata del veicolo dipendono essenzialmente dalla cura posta nella manutenzione senza dimenticare poi che questa può tempestivamente mettere in evidenza eventuali irregolarità che potrebbero portare a spiacevoli conseguenze.

Prima di procedere alla manutenzione e registrazione delle varie parti è necessario effettuare una buona pulizia del veicolo onde togliere fango, polvere e unto.

All'uopo servirsi di petrolio e pennello ed asciugare con stracci puliti. Per le parti verniciate usare acqua ed asciugare con pelle di daino.

### REGISTRAZIONI

#### **Motore**

**1. Verificare il livello dell'olio nel carter. Esso deve risultare all'altezza della parte filettata del bocchettone di riempimento.**

Se trattasi di veicolo nuovo l'olio dovrà essere sostituito dopo i primi 500 Km.

Questa operazione deve essere eseguita come segue:

Togliere il tappo del filtro olio ed il filtro stesso onde scaricare completamente l'olio; rimettere filtro e tappo ed immettere mezzo litro di olio fresco. Mettere in moto il motore lasciandolo girare per circa cinque minuti al mi-

nimo, scaricare nuovamente l'olio che avrà così ripulito ogni possibile residuo di rodaggio.

Immettere l'olio fresco sino al riempimento completo.

In seguito il cambio dell'olio dovrà essere effettuato ogni 2000 Km. Si consiglia l'uso dell'olio AGIP 'B. P. Energol HD SAE 50 per la stagione estiva, e SAE 40 per quella invernale.

## 2. Registrare il gioco tra bilancieri e valvole (vedi fig. 11).

L'operazione si effettua a motore freddo e nel modo seguente: togliere il coperchio alla testa cilindro; controllare il serraggio dei dadi dei prigionieri fissaggio cilindro e testa e successivamente allentare il controdado del registro; avvitare o svitare con il cacciavite il registro onde ottenere il gioco prescritto di mm. 0,1 per la valvola di aspirazione e mm. 0,15 per la valvola di scarico; controllare con lo spessoremetro indi bloccare il controdado tenendo fermo in registro.

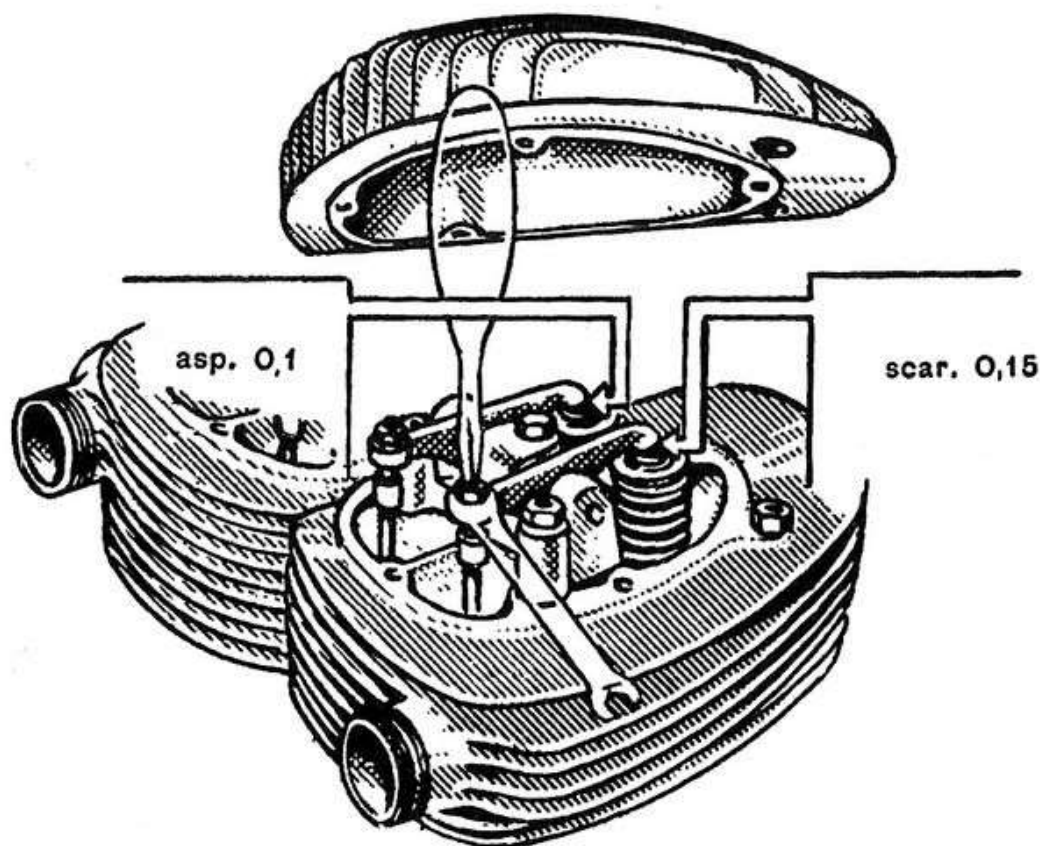


Fig. 11

### **3. Regolazione del carburatore.**

Provvedere anzitutto alla pulizia del filtro aria, svitarlo dal carburatore e lavarlo con benzina.

Accertarsi che la valvola del gas scorra liberamente, senza eccessivo gioco, nella sua sede. Pulire con getto d'aria i vari fori, getti e portagetti, onde asportare le eventuali impurità.

Il carburatore è già regolato dalla Casa per il migliore rendimento; se cause fortuite possono alterare detta regolazione, si proceda a ripristinarla come segue:

#### *Regolazione del minimo.*

Si effettua a motore caldo agendo sulle viti A e B (vedi fig. 9), che regolano rispettivamente la posizione della valvola ed il passaggio aria del minimo, sino a trovare la giusta combinazione di miscela in modo da ottenere il minimo desiderato.

A questo punto aprendo lentamente il comando del gas il motore non deve mancare o spegnersi.

In caso contrario stringere leggermente la vite aria del minimo (B) sino a far scomparire detto punto debole.

N.B. - La vite aria del minimo non va aperta oltre 1 giro o 1½ rispetto alla chiusura completa onde evitare eccessivo consumo di benzina.

#### *Regolazione del massimo e del passaggio.*

Se getti, valvole, spillo conico sono del calibro prescritto e non presentano usura sensibile la regolazione dovrebbe risultare a posto; in caso contrario, e cioè in conseguenza specialmente di variazione nella densità della benzina oppure di sensibili sbalzi di temperatura ambiente, si rende necessario, cambiare il getto del massimo e la posizione dello spillo conico.

Si ricorda perciò che aumentando la densità della benzina e diminuendo la temperatura ambiente occorre arricchire la miscela spostando lo spillo conico verso l'alto e aumentare il numero del getto; viceversa se la densità della benzina diminuisce e la temperatura ambiente aumenta.

#### 4. Registrare la frizione (vedi fig. 12).

Agire sul tirafilo A. Qualora il suddetto fosse a fine corsa, riavvitarlo indi agire sul registro B regolando poi con il tirafilo A la corsa a vuoto di mm. 4 all'estremità della leva sul manubrio.

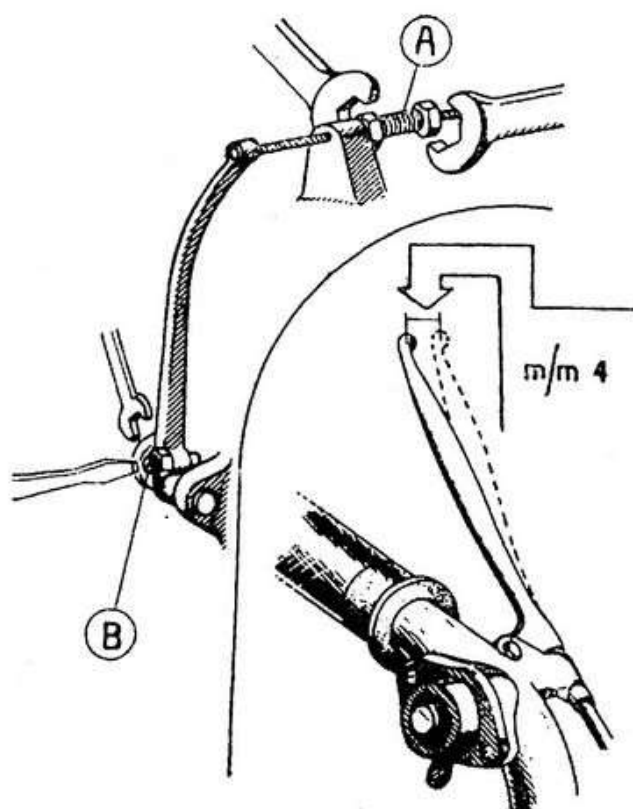


Fig. 12

#### 5. Registrare il ruttore (vedi fig. 13).

Verificare lo stato dei contatti; se sono sporchi pulirli con straccio imbevuto di benzina ed asciugare bene; se le superfici piane di detti contatti presentassero delle aserità eliminarle con apposita limetta indi ripulirle bene. Se il feltro di lubrificazione della camma si presentasse

asciutto umettarlo con non più di due gocce d'olio minerale fluido.

Il gruppo dell'anticipo automatico dopo lavato con benzina e asciugato con getto d'aria compressa, va lubrificato con qualche goccia d'olio fluido nei perni delle masse, nella forcilla della camma e nel perno di guida della camma.

I contatti vanno regolati agendo con cacciavite nei vani A previo allentamento delle viti B, in modo che la loro apertura sia di mm.  $0,35 \div 0,40$ .

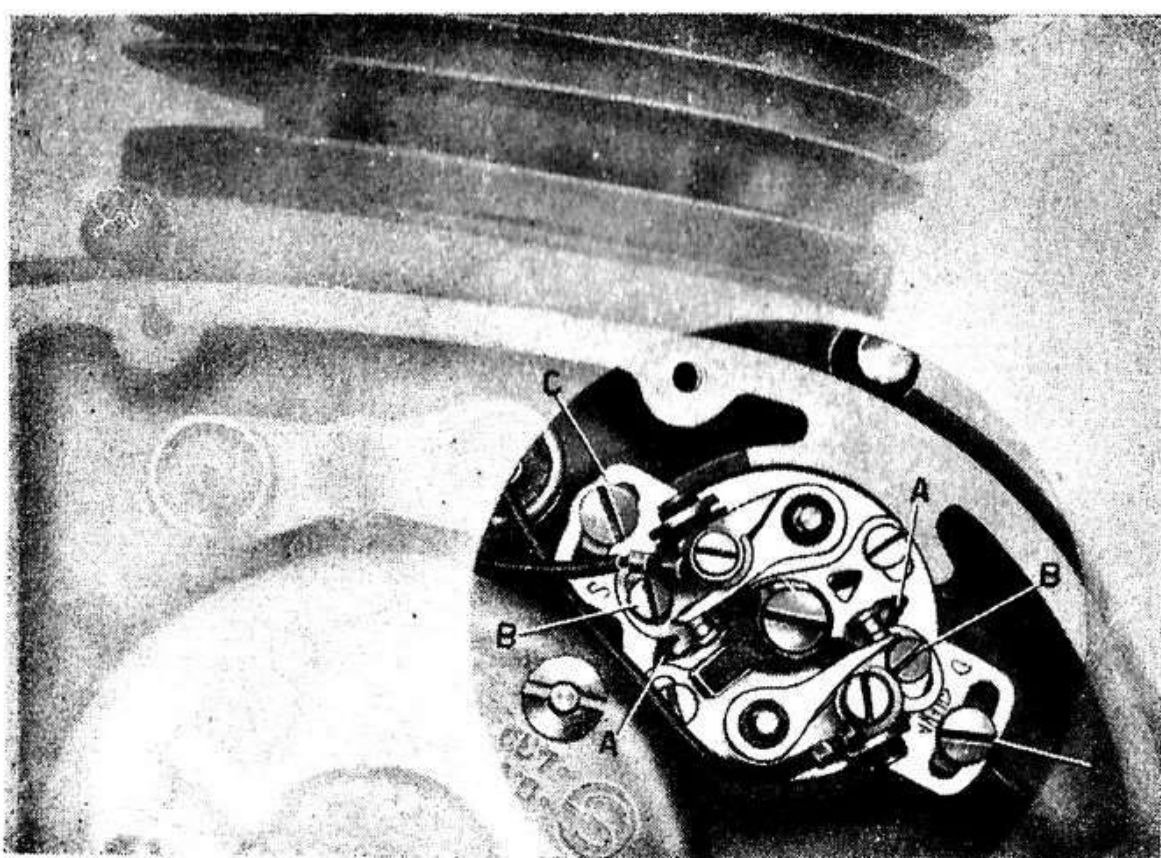


Fig. 13

### **6. Verificare la candela.**

Effettuare lo smontaggio con l'apposita chiave. Se risultassero imbrattate ripulirle con spazzolino metallico. La distanza tra gli elettrodi deve risultare di mm.  $0,5 \div 0,7$ . Nel rimontare le candele sulla testa avere l'avvertenza di imboccarle con la dovuta inclinazione ed avvitarle a mano possibilmente sino in fondo,

## 7. Serraggio bulloneria.

Verificare se i dadi dei prigionieri fissaggio motore come pure le viti dei vari coperchi e del carter sono chiusi a fondo. In caso contrario provvedere al loro serraggio.

## Veicolo

### 1. Catena

La registrazione della catena si effettua agendo sull'apposito tendicatena previo allentamento dei dadi di fissaggio del perno ruota, del tamburo freno e del dado fissaggio copricatena alla forcella.

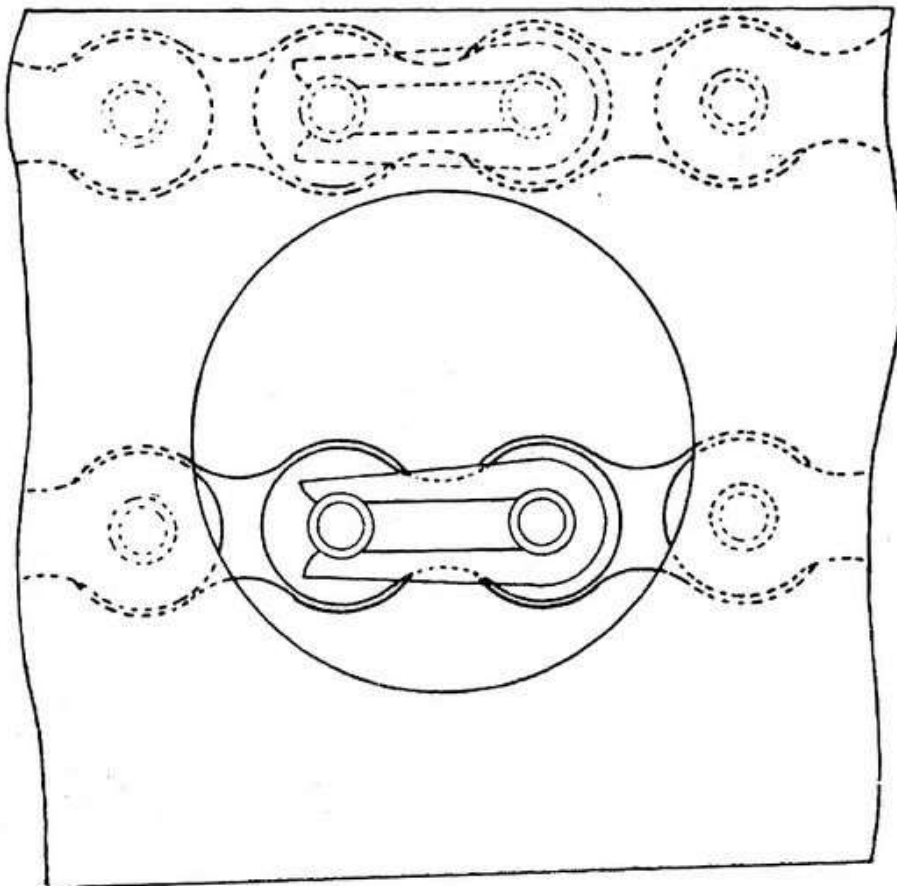


Fig. 14

La giusta tensione della catena si controlla, con macchina sul cavalletto, dal foro di ispezione praticato sul braccio superiore del copricatena. Sollevata infatti la catena attraverso il suddetto foro, il filo interno di essa deve risultare tangente al foro (fig. 14).

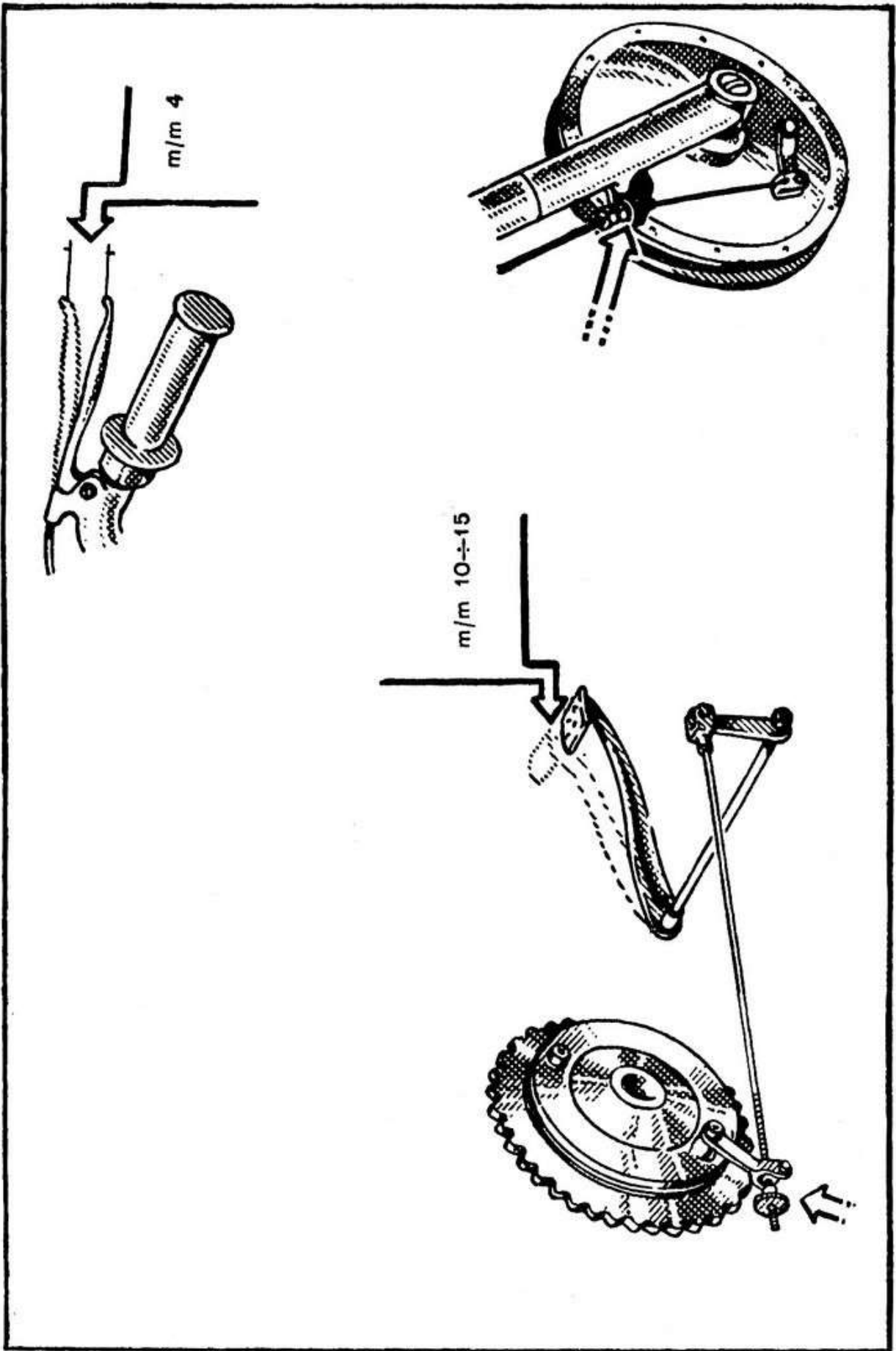


Fig. 15

## **2. Freni**

La registrazione del comando freno anteriore si effettua agendo sull'apposito tirafilo situato sul braccio della forcella telescopica. E' necessario lasciare 4 mm. di gioco all'estremità della leva di comando sul manubrio.

Il freno posteriore si registra agendo sul bottone zigrinato avvitato sull'astina di comando. Registrare sino a lasciare una corsa a vuoto dall'estremità del pedale di mm. 10 ÷ 15 (vedi fig. 15).

## **3. Ruota anteriore**

Lo smontaggio si effettua nel modo seguente:

- 1) Staccare il cavo comando freno.
- 2) Togliere il dado sul lato destro del perno ruota.
- 3) Allentare il bulloncino inferiore di chiusura sul gambo sinistro della forcella.
- 4) Sfilare il perno ruota dal lato sinistro battendo sulla testa dell'estremità destra filettata del perno stesso.
- 5) Estrarre la ruota verso il basso.

Per il montaggio, introdotta la ruota munita dei distanziatori laterali ed infilato il perno del portaceppi, nell'apposito alloggiamento sul gambo sinistro della forcella, introdurre il perno ruota dal lato sinistro bloccandolo al gambo destro mediante il dado tolto in precedenza.

Bloccare quindi il perno sul gambo sinistro mediante l'apposito bulloncino della estremità a morsetto.

## **4. Sospensione anteriore (vedi fig. 16).**

La forcella telescopica non necessita di speciale manutenzione. Sarà bene però, almeno ogni 5000 Km., controllare lo stato e la quantità dell'olio che deve essere contenuto in ogni braccio nella misura di 200 cmc. L'olio AGIP B. P. Energol HD SAE 20 W, si immette nel tappo superiore





Fig. 16

posto sull'attacco manubrio e si scarica dal tappo inclinato che si trova anteriormente al perno ruota.

## **5. Sospensione posteriore**

Nessuna manutenzione è richiesta tranne una lubrificazione a lunghi periodi al perno oscillazione forcella. Qualora gli ammortizzatori idraulici, incorporati con la sospensione, risultassero inefficienti è consigliabile inoltrarli alla Casa costruttrice o alle sue stazioni di servizio.

## **Impianto elettrico**

### **1. Dinamo**

La manutenzione della dinamo deve essere limitata ad una periodica verifica delle spazzole e del collettore.

Accertarsi che le spazzole lavorino liberamente nelle loro guide e non siano eccessivamente usurate; in caso contrario bisogna provvedere alla loro sostituzione.

Togliere i depositi di olio e polvere di carbone con benzina, indi asciugare bene.

Pulire il collettore con uno straccio umido di benzina a motore fermo onde evitare innesco di incendio con le scintille delle spazzole; se presentasse delle rigature leggere mettere in moto il motore e passare leggermente con carta vetrata fine (mai carta spuntiglio); se, ciononostante, le rigature non venissero tolte, bisognerà smontare il rotore (indotto) e ripassare il collettore al tornio. Sostituendo le spazzole, montare le originali fornite dalla Casa costruttrice dell'impianto. Non bagnare mai con benzina gli avvolgimenti dell'indotto e del campo induttore per non deteriorarli in modo irreparabile.

## **2. Batteria**

E' l'organo dell'impianto elettrico che richiede la più assidua sorveglianza e la più diligente manutenzione.

Accertarsi con frequenza che il livello del liquido ricopra interamente le piastre, in caso contrario provvedere al suo ripristino con aggiunta di acqua distillata (escludendo nel modo più assoluto l'acqua naturale anche se potabile) e controllare al tempo stesso la densità del liquido (sarà bene per queste operazioni rivolgersi ad una persona competente ed attrezzata).

Qualora si debba tenere la macchina inefficiente per un certo periodo di tempo (un mese ed oltre) è necessario ricaricare periodicamente la batteria. Nel giro di 3 mesi la batteria si scarica automaticamente e completamente.

## INCONVENIENTI E RIMEDI RELATIVI

Le cause più probabili del cattivo funzionamento del motore si possono dividere in tre gruppi:

### **1. Inconvenienti che dipendono da cattiva carburazione.**

- a) *Scoppiettii ripetuti specie ad alta velocità e a pieno carico.*

L'inconveniente può essere dovuto ai condotti e getti del carburatore ostruiti oppure a presenza d'acqua nella benzina. Nel primo caso smontare i getti del carburatore e pulirli soffiandovi dentro, nel secondo cambiare totalmente il contenuto di benzina nel serbatoio.

- b) *Mancanza di regolarità negli scoppi e riscaldamento anormale del motore.*

L'inconveniente può essere dovuto alla miscela aria-benzina troppo ricca o troppo povera. In tal caso si provi con un cacciavite, a stringere la vite B (vedi fig. 9). Se gli scoppiettii aumentano vuol dire che la miscela è ricca: si provveda quindi a spostare in giù lo spillo conico o a diminuire il getto del massimo. Se, viceversa, gli scoppiettii diminuiscono è segno che la miscela è povera e bisogna quindi provvedere a spostare verso l'alto lo spillo conico o ad aumentare il getto del massimo.

## **2. Inconvenienti che dipendono da accensione irregolare.**

### a) *Accensione troppo anticipata*

(battito metallico dovuto alle sollecitazioni irregolari sul pistone)

*tardata* (riscaldamento anormale del motore, scoppi allo scarico).

Allentare le viti C in senso orario per anticipare o in senso antiorario per ritardare.

### b) *Autoaccensione dovuta ad eccessivo riscaldamento o ad incrostazioni carboniose sul cielo del pistone o nella camera di scoppio (il motore batte in testa).*

Smontare e provvedere alla pulizia delle parti.

### c) *Perdita di colpi in conseguenza di scintilla mancata.* Smontare in tal caso la candela, pulirla e controllare la distanza tra gli elettrodi (mm. 0,5÷0,6). Se il fenomeno non dipende dalla candela controllare se il suo cavo non presenta rotture indi passare alla verifica dei contatti del ruttore come già descritto.

## **3. Inconvenienti che dipendono da cattivo funzionamento degli organi.**

### a) *Il motore non dà la potenza regolare.*

Può essere causato da compressione insufficiente (eccessivo gioco tra pistone e cilindro in seguito a forte usura, tenuta delle valvole insufficiente dovuto all'usura delle sedi, valvole puntate per mancanza del gioco prescritto tra bilancieri e punterie).

b) *Battito eccessivo sulla testa del motore e stridore metallico.*

Possono essere causati: il primo da gioco eccessivo tra astina bilancieri e valvola o da molle valvole rotte o indebolite, il secondo da deficiente lubrificazione ai bilancieri ed alle valvole causata da ostruzioni ai condotti dell'olio e da cattivo funzionamento della pompa.

Per detti inconvenienti sarà opportuno rivolgersi ai Concessionari o ad officine autorizzate.

## **GARANZIA**

*(dalle Condizioni generali di vendita)*

Tutti i motoveicoli « Gilera » acquistati presso l'organizzazione di vendita della Moto Gilera sono garantiti per la durata di sei mesi dalla data di acquisto. La garanzia si estende ai difetti di montaggio e di materiale. I pezzi riconosciuti difettosi saranno cambiati gratuitamente. I veicoli o le parti di essi da esaminare dovranno essere spediti franco di ogni spesa alla fabbrica.

La rispedizione al Cliente sarà fatta in porto assegnato. Le spese di mano d'opera, quelle di benzina ed olio sono, in ogni caso, a carico dell'acquirente.

Sono esclusi dalla garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, il carburatore, l'impianto d'accensione e illuminazione ed in genere tutti gli oggetti non fabbricati dalla Moto Gilera.

La garanzia non ha più valore: quando il motoveicolo sia stato riparato o modificato da altri all'infuori della fabbrica; quando siano montate parti di ricambio non originali; quando le macchine sono adibite a noleggio, a corse o comunque usate in condizione di sovraccarico; quando non vengono seguite le norme di manutenzione, ivi compreso l'uso della prescritta gradazione di olio.

## **RESPONSABILITA'**

*(dalle Condizioni generali di vendita)*

La Moto Gilera S.p.A. non risponde dei danni che potessero subire persone e/o cose in dipendenza dell'uso dei suoi prodotti, anche se i danni fossero provocati da difetti di costruzione dei materiali forniti.



*Carlo Bertoni*

TIPOGRAFIA EDITRICE BRIANTEA - MERATE (Como)

---

Copie 500 - Settembre 1980

[www.fpww.it](http://www.fpww.it)

